

합리적인 동대구 역세권 개발 방안

Guideline for Preparation of Manuscript for Proceedings

안용모* 예병길** 서수은***
Ahn, Yong-mo Yae, Byung-Gil Seo, Su Eun

ABSTRACT

This project of total city plan is developed for the area of DONGDAEGU station in the field of new city-core which is adapted for a forefront city and rational restructuring of the city space and improving for balanced growth according to the first phase operation of Korean high speed line and its complete construction to BUSAN.

Bring a new heart of this city of the area of DONGDAEGU station which is a gateway to DAEGU city so that the area contrives a new creation of the city space, balanced developing and activation of a region economy.

Deliberate for plan of private capital for harmonious to develop a territory of station therefore it raises an emblem of DAEGU city and activates an economy of the city according to the new trend of the condition of transportation integrated administration of a large region and new development of DONGDAEGU station.

1. 서 론

대구광역시의 입지 및 도시성장 과정에서의 2차 순환선내의 구도심 지역은 시가지 환경의 악화, 상주인구의 감소, 외곽지역 신개발에 따른 주요 기능의 이전 등으로 도시기능이 약화되어 감에 따라 선진 도시환경에 적응하기가 곤란한 실정이다. 2004년 경부고속철도 1단계가 개통되어 지역간 교통여건이 변화 되었고, 2010년 전 구간 개통에 대비하여 동대구역을 포함한 주변지역을 선진도시 환경에 적응할 수 있을 뿐만 아니라 신도심 기능을 부여할 수 있는 종합적인 역세권개발계획 수립이 필요하게 되었다.

고속철도의 정차역인 동대구역은 도시중심지로서의 기능과 교통 결절 점으로서의 기능은 물론, 업무·상업·정보의 집 분산 기능 등으로 신도심 기능을 수행할 수 있는 지역으로 발전가능성이 매우 높다.

따라서 역세권 개발을 위한 민간자본의 투자 등 다양한 개발방식의 적용으로 사업화 전략을 마련하고 탄력적인 도시개발 수단을 모색하여 지역경제 활성화를 유도하며, 고속철도의 개통에 따른 교통여건 변화에 능동적으로 대처하고 역세권 개발을 추진할 필요가 있다.

2. 동대구 역세권의 개념

2.1 동대구역세권의 현황

동대구역은 대구의 도심과 5km정도 시정과는 3km정도 떨어진 곳에 위치하고 있으며 경부선이 대구도심을 동서로 횡단하여 남북간의 단절과 고저차로 개발이 더욱 절실하며 교통의 중심지로 매우 혼잡하다.

고속철도 개통이후, 승·하차 수요의 증가로 인해, 주접근도로인 동대구로(폭70m)에 비해 동대구역 고가차로의 폭이 좁아, 동대구역네거리, 동대구역 고가 삼거리 및 동대구역 고가차로의 교통혼잡

이 증가되어 이용객들의 불편이 가중되고 있다. 역사로의 접근성 및 철도로 인한 남·북 공간의 단절을 해결하고, 동측 출입구의 광장을 활성화하기 위한 새로운 연결도로의 확충이 필요하게 되었다.

철도부지 상부 데크 계획시에 2층 이상의 건물 철거 또는 이전이 필요하며 역지구내에는 각종 사무소와 종사원 숙소 및 철도아파트는 물론 산재되어 있는 각종 운전을 관리하는 처소 등의 이전이 필요하다.

데크 설치시에 하부공간을 이용하여, 시설물의 이전 및 통합이 필요한 실정이다. 토지이용 건축물은 용도지역상 상업지역이 대부분이지만 상업용도의 개발은 저조하고 건축물간의 부조화와 철도의 관통으로 남북이 단절되어 있어 개발이 되지 않고 있다. 교통측면에서는 남북간의 교통연계가 원활하지 못하며, 역주변에 고속버스터미널이 입지하여 교통혼잡을 가중시키고 동대구역 고가차도와 동대구네거리의 혼잡등 불리한 지형적 조건을 가지고 있다.

2.2 역세권의 의미

고속철도 개통이후, 승·하차 수요의 증가로 인해, 주접근도로인 동대구로(폭70m)에 비해 동대구역 고가차로의 폭이 좁아, 동대구역네거리, 동대구역 고가 삼거리 및 동대구역 고가차로의 교통혼잡이 증가되어 이용객들의 불편이 가중되고 있다. 역사로의 접근성 및 철도지로 인한 남·북 공간의 단절을 해결하고, 동측 출입구의 광장을 활성화 하기 위한 새로운 연결도로의 확충이 필요하게 되었다.

고속철도 건설에 따라 도시의 관문이 될 동대구역과 주변지역을 선진 도시환경의 질적 향상으로 역세권개발계획을 체계적이고 합리적인 발전을 유도하고 고속철도 동대구역사의 입지와 고속시의 교통, 지하철 등의 종합환승센터를 설치하여 ONE-STOP 편익 서비스 Network을 구축하는 구역이다. 노후불량주택이 밀집한 신천, 신암동 일대를 대상으로 주택재건축사업과 주택재개발사업 등을 추진하여 주거환경을 개선하고 공공시설 및 도시기반시설을 확보하여 도시기능의 회복을 도모해야 하는 구간이다.

역세권의 또 다른 의미는 역사부지인 역지구와 역세권, 무빙(Moving)권역을 구분할 수 있다.

2.3 역세권 개발제도

역세권 개발사업의 추진에 근거하는 법으로는 “철도관련법”과 “시가지개발관련법”으로 구분할 수 있다. 철도관련법 중에서 역세권개발과 관련된 내용을 다른 법으로는 한국철도공사법(2003.12.31 제정), 철도건설법(2004. 12. 8 제정), 공공철도건설촉진법, 도시철도법 등이 있다. 이들 법들을 다시 역사개발에 근거한 법과 역세권개발보다는 역사의 신축 등에 관한 내용을 다루고 있기 때문에 다소 거리가 있다.

시가지 개발법으로는 도시개발법, 도시 및 주거환경정비법, 택지개발촉진법등이 있으며, 택지개발촉진법은 주택공급위주의 제도에 관한 법률로서 참고할 필요가 있다.

3. 역세권 개발 사례

2.1 서울역

2003년 12월 부지에 연면적 18,000평의 역사와 승강장 12,000평을 건립하고, 서울 역세권은 염천교에서 남영역에 이르는 1.7km 구간으로 볼 수 있으며 서울시의 지구단위계획 등으로 인하여 역의 중심부에 상업시설을 갖춘 민자 역사방식으로 역사위주로 건립하였다.

역의 북쪽 20,000평 부지와 역남쪽 35,000평 부지를 활용하여 종합환승터미널, 호텔, 오피스, 컨벤션센터 등 중심상업시설 개발과 선로상부를 복개하여 주상복합시걸 등 주거기능 도입도 검토가 가능하도록 하였다.

도표 1. 사업개요

구분	내용	비고
명칭	서울역 민자역사	
위치	서울특별시 중구 봉래동 2가 122	
대지면적	31,262.8㎡	
공사비	약 156억원(자본금 100억원) 국가귀속 약 26억원	
공사기간	'87년 9월 ~ '89년 3월	

※ 면적 및 시설을 총면적 중 운수면적은 약 20%를 차지하고 주차시설은 15%, 판매시설은 65%를 차지



그림1. 서울역 조감도

2.2 일본 교토역

(1) 개발개요

역사시설과 대규모 주차장을 포함하여 부지면적 약 12,000평, 지상 16층 규모의 상업, 컨벤션, 문화시설 등의 복합건물과 환승체계는 철도가 지상 2층, 지하철이 지하2층에서 연계되고, 택시, 버스는 지상역광장에서 동선이 분리되며, 자가용이용자는 주차건물이나 역사 내 주차장을 이용하도록 계획 하였다.



그림2. 신축된 교토역 모습

(2) 개발특징

주변건물과의 연결을 위해 지하 및 상부에 연결통로를 설치하였으며, 신축된 관서 국제공항부터 시작되는 전용도로를 부설하고 공항터미널을 설치하여 국제환승시스템을 구축하였다. 건물 내에 공공시설 부문이 많아 투자 회수 및 운영에 어려움을 예상되지만 공공시설로서의 역할 및 상징성이 뚜렷한 것이 특징이다.

도표2. 교토역 개발현황

구분	역빌딩동	주차장동	비고
부지면적	11,212평	820평	
건축면적	9,818평	670평	
연면적	70,910평	3,940평(610대)	
층수	지하 3층, 지상 16층	지상 9층	
공사기간	1993. 1 ~ 1998. 10		
사업주체	서일본여객철도(주), 교토역 빌딩개발(주)		
예산공사비	1,000억엔		
사업비조달	1,000억엔 100% 차입금(정부보조금 3억엔은 관통도로 연결)		
운영방법	개발회사 설립 : 교토역 빌딩 개발(주) 자본금 60억엔 - 서일본 JR 60%(토지제공) - 민간회사 30%(44개 지방은행 및 기업) - 교토현, 교토시 각 5%씩		
시설	역시설 : 3,030평(70만 인/일) 시민광장 : 760평 컨벤션, 호텔 : 23,330평(670실) 상업시설 : 15,150평(백화점 13,640평, 전문점 1,510평) 부대시설 : 16,060평 문화시설 : 2,730평(1,500석) 주차장 : 9,850평(1,250대) 별관동 주차장 : 3,940평(610대)		

자료 : 서일본여객철도주식회사, 경도역빌딩개발주식회사, 「경도역빌딩 건축계획개요」

4. 동대구 역세권 개발의 문제점

기존 도심권과 다른 기존 도심권과 다른 주변의 미개발지역은 상대적으로 위축될 것이며 교통체계가 미비하고 경제적 특성이 취약할 때는 역세권이 지닌 강력한 인구유입효과로 인해 주변지역은 정주공간이 더욱 나빠지게 될 것이다.

역세권지역에 대한 개발 및 투자정책이 계속 추진되고 다른 지역은 투자우선순위가 낮아져 지역균형발전을 저해하게 되고 다양한 공공시설과 각종 편익시설들이 역세권에 집중하게 되면 이런 현상은 더욱 심화될 것이다..

주변 지역의 KTX이용객들의 증대로 인해 이들 유동인구들이 이동하는 교통네트워크만이 불균형적으로 개발될 것이며, 이로 인해 동대구지역의 도심공동화현상이 발생될 수 있을 것이며, 역세권을 중심으로 새로운 주거형태가 형성되면 대구광역시의 전체적인 관점에서 정주생활권의 체계적 정립이 필요하며, 그에 소요되는 자원 및 재원의 적절한 검토가 이루어져야 할 것이다..

역세권개발로 인한 교통 혼잡을 방지하기 위해 철도역 또는 주변에 충분한 기반시설확보와 교통환승시스템을 구축하지 않는다면 정주공간으로서의 기능을 상실하게 될 것이며, 역은 교통의 요충지로서 대규모의 교통량의 발생과 교통체증을 유발시키고 있어 이를 해결하기 위한 교통관련 기반시설의 부족과 이용객의 환승을 위한 종합적인 환승체계의 구축이 미비하여 역 지구에 종합 환승센타를 설치하여 이용객의 환승 불편을 해소함은 물론 교통서비스의 개선으로 대구시의 관문으로서의 기능을 향상시킬 수 있어야 한다.

5. 동대구 역세권 개발 방안

5.1 역세권의 개발범위

동대구역세권 개발범위는 동대구역을 중심으로 동구 신암동, 신천동, 효목동 일원으로 면적은 총 637,000평으로 그중 역사지구가 97,000평, 역세권지구가 약540,000평으로서 위치는 동대구로를 기준으로 북쪽 파티마 병원에서 남쪽으로는 MBC네거리 까지가 된다.

넓은 역세권의 개발은 그범위가 상당히 넓으므로 조성계획에 따른 기반시설들은 개발계획상 현재 확정되지 않은 구상(안)으로서 업무시설, 산업전시관, 전자상가, 패션아울렛, 테크광장으로 이루어지며 여기에는 철도역사, 복합의료타운, 공공주차장, 교통센타(고속버스, 시외버스 정류장), 문화예술센타, 공공청사, 호텔 등으로 구상하고 있으나 용역과정에서 좀더 면밀하게 검토하고 공청회를 거쳐서 최종 결정할 예정이다.



그림6. 동대구역세권 개발 구상도

5.2 기본구상

고속철도 건설에 따라 도시의 관문이 될 동대구역과 주변지역을 선진 도시환경의 질적 향상으로 역세권개발계획을 체계적이고 합리적인 발전을 유도하여 고속철도 동대구역사의 입지와 고속버스·시외교통, 지하철 등의 종합환승센터를 설치하여 ONE-STOP 편의 서비스 Network을 구축할 계획

이다.

동대구 역세권개발에 따른 국제적 중추관리기능으로서 대기업의 본사, 금융, 정보, 통신 등 복합 업무기능을 적극적으로 유치하여 침체된 동대구역세권의 지역경제를 활성화하고 노후불량주택이 밀집한 신천, 신암동 일대를 대상으로 주택재건축사업과 주택재개발사업 등을 추진하여 주거환경을 개선하고 공공시설 및 도시기반시설을 확보하여 도시기능의 회복을 도모할 계획이다.

역세권개발시 역사부지인 역지구와 역세권, 무빙(Moving)권역을 구분하여 개발하고 철도의 관통으로 남북으로 단절된 생활권을 개선하여 Global Digital Society Network을 구축하여 종합타운으로 관광정보센터, 시청 및 구청 출장소, 금융센터(외한은행, 증권, 보험 등), 문화센터, 국제적인 종합의료시설, 국제협력관 등을 유치할 계획이다.



그림7. 동대구역사 및 역지구 구상(안)

5.3 개발 및 유치전략

동대구역세권개발과 신교통시스템 도입은 결국 대구전체의 도시계획과 함께 구상하고 계획되어야 하므로 도시기본계획, 도시관리계획등 과 조화를 이루면서 대구시의 장기발전계획에 기초를 두고 있다. 따라서 역세권의 단위사업별로 지구 여건에 따라 도시개발법과 도시주거환경정비법등 지역 특성에 맞고 주민들의 이익이 극대화될 수 있을 뿐만 아니라 대구시의 도시계획 목적을 달성할 수 있는 방향으로 개발할 계획이다.

종합역사지구에 대한 사업비는 8천억 원 정도가 소요될 것으로 예상하고 있으며, 국내 유명기업과 관련 국가 기관이 참여하는 제3섹타 방식으로 사업을 시행할 계획이므로 사업비 확보에는 큰 문제가 없을 것이다. 대구시는 정부의 지원뿐만 아니라 2007년 6월에 민간투자 사업자를 공모해 선정할 계획을 하고 있다. 현재 동대구 역세권 개발에 대하여 국내 유명기업들이 관심을 대구시에 표명해오고 있으며, 적극적인 검토가 이루어지고 있는 중이다.

현재 시행중인 용역에서 기본 구상(안)이 확정되면, 국내유명기업들을 상대로 투자유치 설명회를 개최할 예정이며, 동대구 역세권 개발의 성공을 위하여 대구시에서는 혼신의 노력을 다 할 계획이다.

도표4. 개발목표 및 주요전략

목 표	전 략
국제적 도시성장 및 과학기술 도시의 거점	<ul style="list-style-type: none"> •정보화 도시개발에 따른 정보 통신망 구축 •과학기술 지대망의 중심적 역할
대구시 중심 상업지구로서의 시 전체의 균형발전 유도	<ul style="list-style-type: none"> •첨단 업무중심지로 부각시키기 위한 인텔리전트화 구축 •역과 상업, 업무, 숙박시설의 복합화로 다양한 활동공간 연출
효율적인 교통체계 확립	<ul style="list-style-type: none"> •지역간 교통연계체계 원활화 •도로망 체계정비 및 주차공간 확보 •복합기능 시설로 인한 동선의 혼잡을 방지하기 위한 고속철도, 지하철, 대중교통과의 원활한 환승교통체계 구축
쾌적한 도심환경조성 및 도심이미지 강화	<ul style="list-style-type: none"> •도심 공동화 현상을 방지하기 위한 주거기능 확충 •문화·휴식공간의 적정배분 •도심 녹도의 적극 수용으로 보행자 위주의 도시공간 유도
역주변의 균형적 발전 도모	<ul style="list-style-type: none"> •다핵도시 개발구상에서의 균형적 발전 •도심의 상업·업무 및 서비스 기능의 안정기반 마련 •철도로 인해 단절된 남북생활권을 동서관통도로 및 고가도로, 보행자 데크(Deck)를 통해 유기적으로 연결
역사기능의 현대화와 효율화	<ul style="list-style-type: none"> •종합역사 건축물은 기능적이며 상징적으로 표현 •지역의 이미지 표현과 진입관문의 성격 모색 •새로운 도시 스카이라인(Sky Line) 형성

6 개발에 미치는 영향

6.1 경제 및 산업에 미치는 영향

동대구 역세권개발이 이루어지면 5km 떨어진 기존 도심과는 별도의 독립적인 정주생활권이 등장하게 되므로써 역세권지역은 주변의 구미, 영천, 경산, 포항, 경주 등의 시와 신속한 연결로 유동인구의 증가로 인해 활발한 경제활동이 이루어져 기존의 도시공간구조의 개편이 예상된다.

역세권내의 새로운 주거기능수용, 상업업무와 연계된 복합용도의 개발은 직주근접의 도시구조를 이룰 것이다.

역세권 개발로 인하여 대구지역의 일일관광객이 증가하게 되어 관광산업의 개발과 위락시설의 건설 및 다양한 문화 및 레저생활을 할 수 있도록 새로운 공간배치의 필요성이 높아질 것으로 자연적인 도시 발전이 이루어지며 관련산업의 파급효과가 극대화 될것으로 기대된다.

대구지역의 경기활성화에 크게 기여하게 될 수 있으며, 뿐만 아니라 무한경쟁시대에 변화에 가장 수용한 가능한 최첨단 교통시스템을 도입함으로써 국내외 방문객은 물론 자기부상열차를 보러오는 관광객의 효과도 기대할 수 있을 것으로 보고 있다. 또한 고속철도와 국제공항, 운행중인 지하철 1,2 호선 및 계획중인 3호선과 고속버스의 연계기능강화 및 환승체계 구축은 물론 전시컨벤션센터와 동대구역, 범어네거리, 궁전맨션앞 삼거리로 이어지는 환승체계가 완성되면 교통접근성이 높아져 원활한 교통소통과 지역경제발전은 물론 경쟁력 있는 도시로 거듭나리라 본다.

또한 숙박시설의 확대가 요청될 것이며, 교통결절점으로써 유통산업과 도소매업과 같은 판매산업이 크게 활성화될 것이며, 관광인구와 동대구 역세권이용 유동인구의 증대로 교통관련 산업들이 발달할 것으로 예상되며, 기존의 1, 2차산업의 경우 상품판매시장의 확대와 타 지역으로의 접근성 향상으로 성장속도가 빨라질 것이다.

교통망의 발달과 새로이 건설된 쾌적한 주거공간은 새로운 산업과 고급인력의 유입과 지역경제의 증대로 귀결될 것이며, 역사를 지원하는 상업, 업무, 서비스 기능의 입지가 주변의 재개발사업 및 재건축사업을 촉진시켜 동대구지역의 도심기능의 회복과 다핵도시로의 발전에 도움을 줄 수 있을 것이다. 고속철도의 역세권은 뛰어난 접근성과 텔레포트시설, 대규모 단지가 들어섬에 따라 시설간 보완성 등으로 보아 업무·상업, 숙박 및 컨벤션시설 등의 집적으로 역세권 및 대구시 전체의 경제에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 예상하고 있다.

6.2 생활패턴 및 의식구조에 미치는 영향

역세권개발은 서울과는 약 1시간 40분 이내, 부산과는 약 1시간이내로 연결시킴으로써 만나질 생활로 인한 신속한 인적·물적 교류의 활성화로 사회문화전반에 걸쳐 다른 대도시와의 동시간적인 생활패턴을 가지게 될 것이다. 이에 따른 대구시의 관광객의 증가로 인해 지역사회의 직접적인 영향을 미칠 것으로 예상된다.

도시 중심부의 단순교통기능 외에 도시문화의 거점으로 지역발전의 촉진제 역할을 하게 될 것이며, 소비자들의 시간절약형 소비패턴에 따라 고속철도 및 지하철 시대가 더욱 발전한다면 민자역사나 역세권에서의 쇼핑 및 문화 활동은 더욱 증가할 것이며, 미래의 광역적 상업중심은 단순한 상업시설로서 뿐만 아니라 그 생활권의 문화 및 여가활동의 중심이 되어야 한다는 점에서 교통, 업무, 위락, 문화예술 등의 기능이 고루 갖춰진 역세권은 시민들의 활동중심지가 될 것으로 예상된다.

역세권의 개발로 동대구와 대구시 전체의 새로운 고용기회의 제공과 공공서비스시설 및 거주시설 등의 증가와 더불어 많은 인구이동을 가져올 것이며, 역세권지역은 다양한 에너지를 발산하고 새로운 창조적인 힘을 끌어내며, 대도시 및 세계적인 문화의 용해장소이자 혁신의 센터로서 기능을 수행할 수 있을 것이다.

대구시민들에게 신선한 아이디어와 발전적 의지를 갖게 하는 효과가 유발될 것이며, 기존의 관례화와 획일화된 사고방식이 붕괴되고 항상 새로운 변화에 능동적으로 대응하는 자세로 의식이 변화되어 보수적이라는 이미지의 새로운 모습으로의 변화가 도시 발전의 원동력으로 나타날 것이다.

7. 결론

현재의 복잡하고 고비용적인 교통문제와 도시 난개발을 해결하는 최선의 방법은 철도위주의 교통체계를 구축하고 그 핵이 되는 역세권을 공공성과 수익성이 조화된 시설로 개발하고 지역교통의 핵심역할을 하도록 유도하는 것이다.

특히 수도권인 인구 집중현상은 최근 두드러지게 나타나고 있는데 반해 도시는 확장되고 출퇴근 시간은 점점 길어져 사람들의 행복지수를 낮추고 있는 실정이다.

철도역세권 개발은 그 동안 민자역사의 단일건물 개발을 위주로 수도권 등 상업중심지에 소규모로 추진되어 왔으나, 대부분의 역세권은 도시환경이 불량하고 낙후된 토지이용을 보이고 있어 도시정비 및 기능 활성화, 역시설 환경개선 등을 위해 역세권개발이 시급히 요청되고 있다.

동대구 역세권은 도시공간구조상 중심적 입지에도 불구하고 자연 발생적 성장으로 인해 도시기반시설의 미비, 교통혼잡 발생, 숙박시설의 산재 등을 도시개발 및 정비차원으로 개발하여 도시기능 활성화를 도모하고 교통체계를 확충하며, 역세권의 개발 잠재력을 이용한 지역 중심지를 형성하도록 개발 하여야 한다.

개발은 역세권 개발사업 위주의 수익성 확보도 중요하지만, 지역의 생활, 문화공간, 생활서비스거점 등 공공성 측면도 중요시 되어야 한다.

* 저자1 대구광역시 정책개발담당관실 정책개발담당관 정희원

E-mail : ymahn@daegumail.net

TEL : (053)803-2640 faX : (053)803-2649

** 저자2 대구광역시 정책개발담당관실 정책2팀 예병길

** 저자3 현대산업개발(주) 토목사업본부 상무 정희원

참고문헌

1. 권백규, (2003년), “역세권 재개발을 위한 복합 구성적 역사 계획안” 건국대 건축전문대학원, 논문집
2. 김경철, 1996, “고속철도 수도권의 역세권개발” 도시문제 31(334)
3. 국토연구원(2003.6), “철도역세권 개발제도의 도입방안에 관한 연구보고서”
4. 대구광역시, 2007,2 동대구역세권개발계획 수립 중간보고서